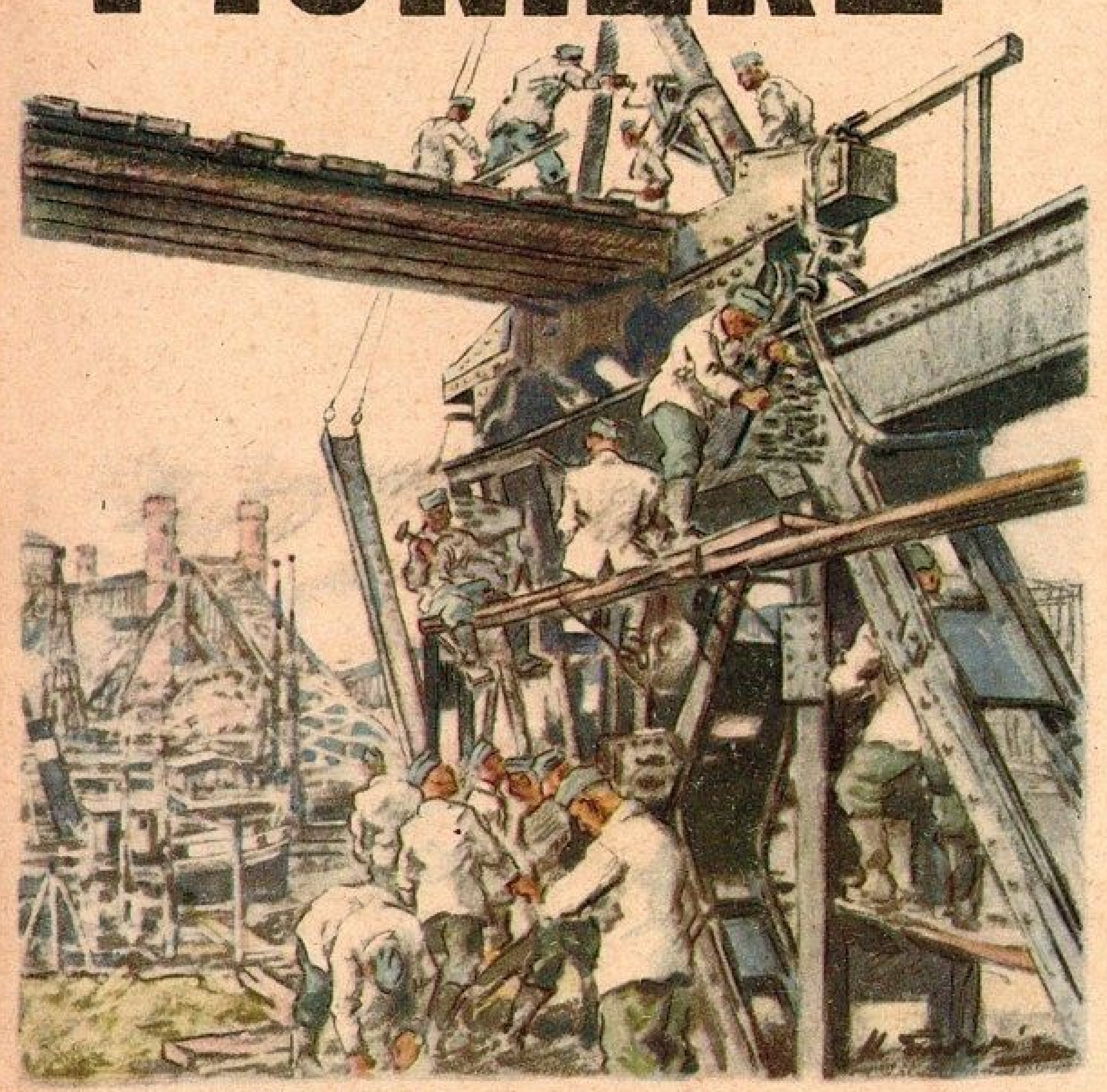
EISENBAHN-PIONIERE



Waffenhefte des Heeres

WAFFENHEFTE DES HEERES
Herausgegeben vom Oberkommando des Heeres

DIE EISENBAHN=PIONIERE



DEUTSCHER VOLKSVERLAG GMBH., MÜNCHEN

Deutscher Volksverlag G.m.b.H., München
Druck: NS.-Gauverlag Tirol-Vorarlberg, Innsbruck

Zum Geleit

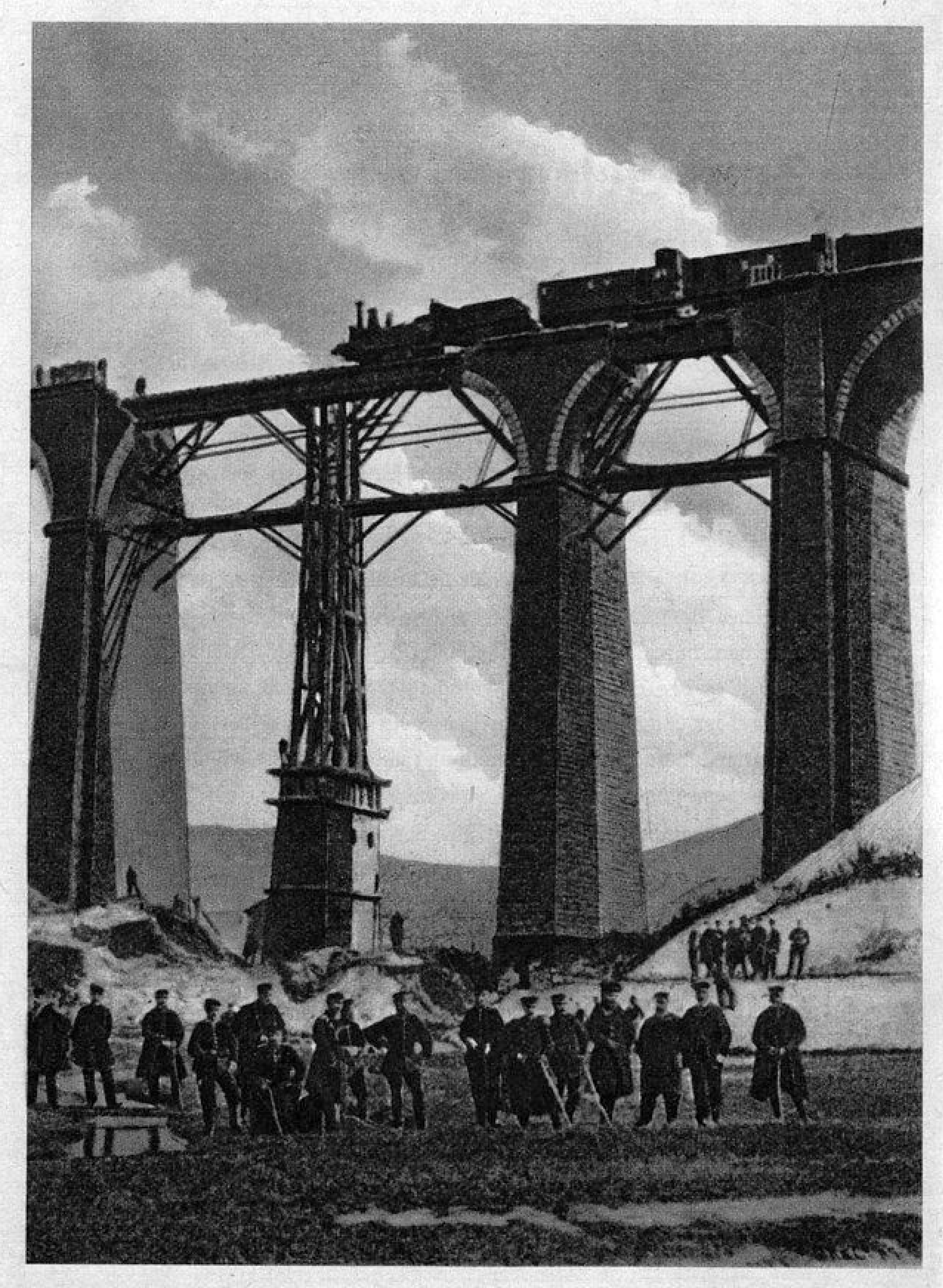
Im Ringen des deutschen Volkes und seiner Verbündeten spielen die Eisenbahnen eine besonders wichtige Rolle. Sie sind das Werkzeug des Feldherrn. Ohne reibungslose Arbeit der Eisenbahn können Erfolge nicht erzielt werden. Die unermüdliche Arbeit der Eisenbahnpioniere beim Ausbau der Eisenbahnen, vor allem bei Wiederherstellung zerstörter Brücken, hat wesentlich zu den Erfolgen der Kriegsführung des jetzigen Krieges beigetragen.

Der deutsche Junge, der Freude an der Technik oder an handwerklicher Betätigung hat, findet bei den Eisenbahnpionieren eine Fülle von Anregungen und seine volle Befriedigung. Besonders wertvoll ist der Dienst für alle, die das Studium des Bauingenieurs oder Bautechnikers ergreifen wollen und hier für ihren zukünftigen Beruf praktische Betätigung und weitgehend technische Anregungen finden.

Dem deutschen Jungen gibt das vorliegende Heft Anhaltspunkte über das Wesen einer Waffe, die von ihren Männern bestes Soldatum und großes technisches Können in gleichem Maße fordert.

Gercke

General der Infanterie und Chef des Transportwesens.



Viadukt von Xertigny

DIE EISENBAHNPIONIERE

I. Entwicklung der Eisenbahntruppe

Zur Eröffnung des Winterhilfswerks im Oktober 1941 hob der Führer u. a. die Leistungen unserer Truppen auch beim Wiederinbetriebnehmen der sowjetrussischen Eisenbahnen besonders lobend hervor.

Wohl nur wenigen wird zum Bewußtsein gekommen sein, daß der Führer mit der Feststellung dieser Tatsache einer wiedererstandenen technischen Truppe, nämlich der Eisenbahntruppe und insonderheit den Eisenbahnpionieren, höchste Anerkennung zollte.

Diese Truppe, noch im Aufbau befindlich, hat in den Feldzügen in Polen, Norwegen und im Westen Erstaunliches geleistet. Neben Gleisbauarbeiten und anderen Aufgaben wurde auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen die Wiederherstellung von Hunderten von Eisenbahnbrücken mit vielen Kilometern Gesamtlänge durchgeführt. Auch jetzt in den Kämpfen im Osten wurden Leistungen vollbracht, die in der Geschichte ohne Beispiel dastehen und die höchsten Erwartungen übertroffen haben.

Bereits in den Kriegen 1864 und 1866 stellte sich das Bedürfnis heraus, besondere Einheiten für die sich mächtig entwickelnde Eisenbahn zu besitzen. Im Kriege 1870 wurden erstmals Feldeisenbahnabteilungen behelfsmäßig aufgestellt, die, wie der Viadukt von Xertigny zeigt, erstaunliche Leistungen vollbrachten. Es erwies sich jedoch als notwendig, eine technische Truppe zu besitzen, die bereits friedensmäßig auf die ihr zufallenden Aufgaben geschult wird. So wurde auf Forderung des Generalfeldmarschalls von Moltke am 1. Oktober 1871 das 1. Eisenbahnbataillon aufgestellt. Die so entstandene Eisenbahntruppe wurde planmäßig weiterentwickelt, nahm mit Teilen am Boxeraufstand (Feldzug in China) und den Feldzügen in Südwestafrika teil und konnte sich im Weltkrieg glänzend bewähren. Nur durch die hervorragenden Leistungen der Eisenbahn und der Eisenbahntruppen war es der Obersten Heeresleitung möglich, überraschend auf den einzelnen Kriegsschauplätzen große Truppenmassen zusammenzuziehen und damit die großen Durchbruchsschlachten zu schlagen und im Stellungskampf die erforderlichen ungeheuren Materialmengen der Fronttruppe zuzuführen. Technische Leistungen ungeahnten Ausmaßes wurden von der Eisenbahntruppe gefordert und vollbracht. Den besten Beweis für die Bedeutung und den Wert der deutschen Eisenbahntruppe bot das Versailler Schanddiktat, das dem Deutschen Reich neben Fliegern, Panzertruppen und schwerer Artillerie auch das Unterhalten von Eisenbahntruppen im Hunderttausendmannheer verbot.

Erst nach der Erringung der Wehrfreiheit durch die Tat unseres Führers konnte von neuem an den Aufbau einer Eisenbahntruppe herangegangen werden. Bereits 1936 wurde die erste Kompanie für Eisenbahn- und schweren Brückenbau aufgestellt als Grundstock der neuen Eisenbahnpioniertruppe, die bei Ausbruch des Krieges 1939 bereits wieder ein Regiment und zwei Bataillone umfaßte. Die Erfordernisse des Krieges brachten in schneller Folge die Aufstellung weiterer Eisenbahnpionierregimenter, von denen auch friedensmäßig ein großer Teil bestehen bleiben wird. Im Gegensatz zu früher sind die Eisenbahnpioniere vollmotorisiert. Hierdurch sind sie zu raschem Einsatz befähigt, können auch Arbeitsstellen feindwärts von zerstörten Kunstbauten beschleunigt in Angriff nehmen und den vordersten Panzertruppen und motorisierten Einheiten auf dem Fuße folgen.

Erkundungstrupp der Eisenbahnpioniere

Erkundungstrupp sucht nach Minen

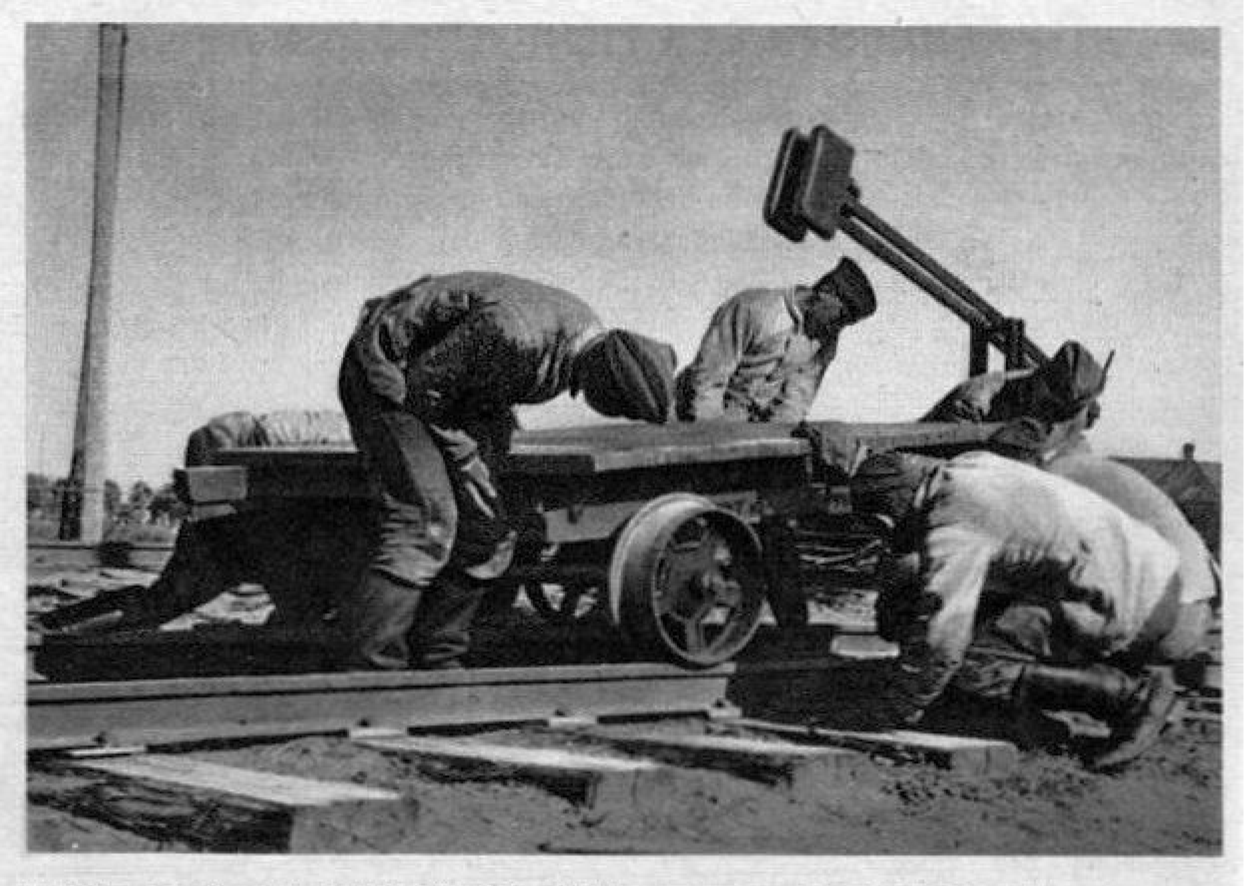
II. Aufgaben der Eisenbahnpioniere

Die Aufgaben der Eisenbahnpioniere sind äußerst vielseitig. Bereits vor dem Aufmarsch der Armeen sind sie zur Stelle, um durch Einbau von Ausweichen, Vergrößerung der Gleisanlagen in Bahnhöfen und durch Rampenbau die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecken und die Auslademöglichkeiten für Truppentransporte zu erhöhen.

Beim Vormarsch gründen sich die Aufgaben der Eisenbahnpioniere auf die Ergebnisse der Erkundung. Mit den vordersten Spitzen der Infanterie und der Panzertruppe gehen die Erkundungstrupps der Eisenbahnpioniere mit der Waffe in der Hand vor, um festzustellen, welche Zerstörungen an den wieder in Betrieb zu nehmenden Strecken vorkommen. Sind größere Kunstbauten oder größere Bahnhofsanlagen im Zuge der Vormarschstraße zu erwarten, so werden die Erkundungstrupps entsprechend ausgerüstet und verstärkt, damit sie in der Lage sind, als Stoßtrupp das Bauwerk oder die Bahnhofsanlagen im Handstreich möglichst unversehrt zu nehmen. Höchster soldatischer Einsatz jedes einzelnen, sicherste Handhabung des MG., der Handfeuerwaffen sowie der Handgranate ist für diese Aufgabe erforderlich. Mit diesen soldatischen Tugenden müssen sich das technische Verständnis und Können sowie größte Umsicht vereinen, um den Erkundungstrupp zur Lösung seiner Aufgabe zu befähigen. Er muß den Sprengdienst beherrschen, um bei erfolgreichem Besetzen der Objekte sofort zu wissen, wo Sprengladungen angebracht sein werden, und welche Maßnahmen erforderlich sind, um zu verhindern, daß diese Ladungen noch zur Entzündung gebracht werden können. Ist



Es wird umgenagelt



Nach dem Umbau des Gleises wird eine Draisine zur ersten Probefahrt eingesetzt

aber die Zerstörung bereits erfolgt, so ist es nicht nur Aufgabe des Erkundungstrupps, ein genaues Bild der Zerstörung zu geben, sondern auch sofort die erforderlichen Messungen vorzunehmen und Umschau zu halten, was für Material zur Beseitigung des Schadens in der Umgebung zur Verfügung steht, oder ob gegebenenfalls Teile der zerstörten Bauwerke zur Wiederherstellung wiederverwendet werden können. Auch muß er sein Augenmerk darauf richten, was an ruhendem und rollendem Material gebrauchsfähig an und auf der Strecke vorhanden ist.

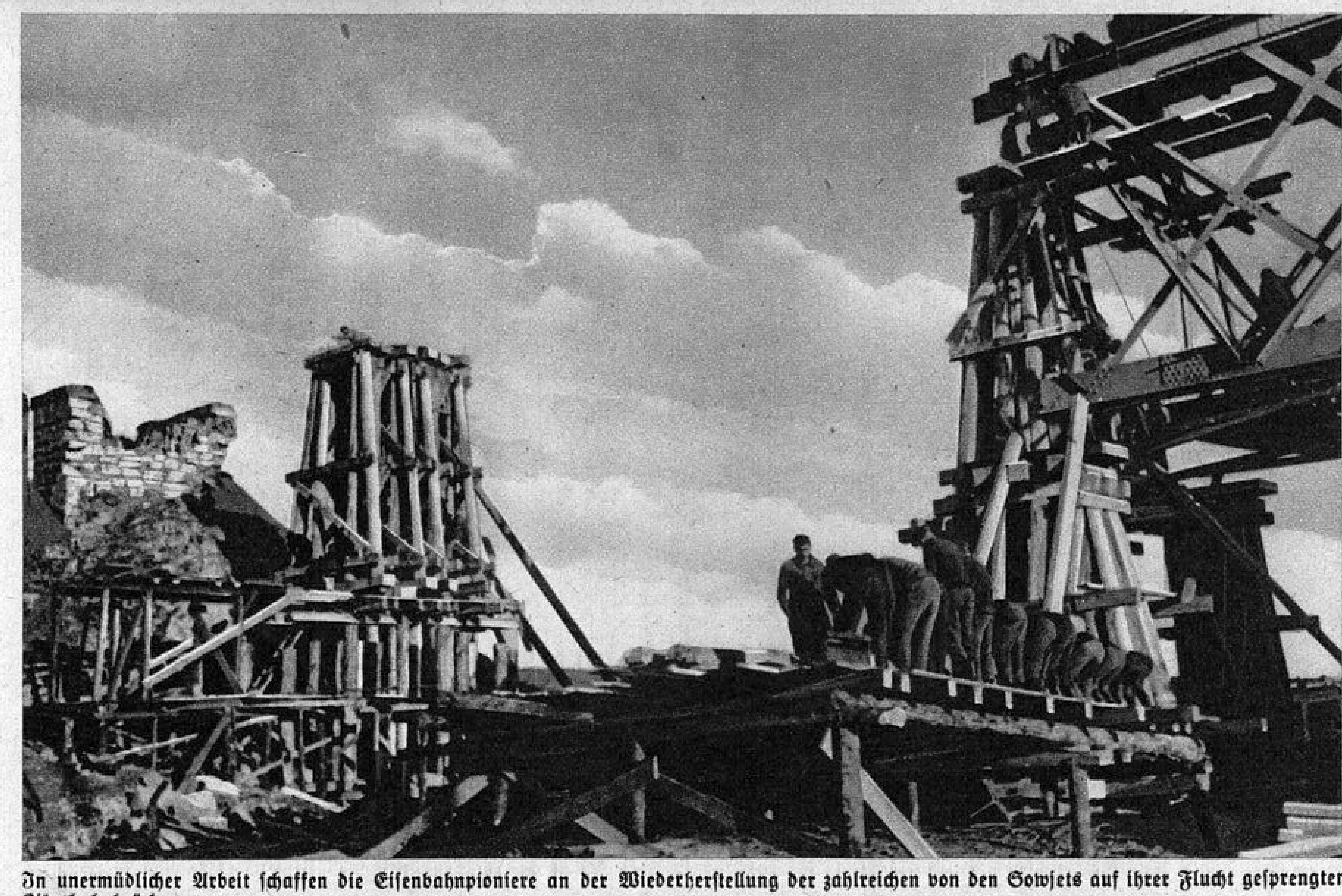
Auf Grund dieser Angaben des Erkundungstrupps werden dann von der Führung Eisenbahnpionierkompanien mit entsprechenden Sondereinheiten eingesetzt. Die Gleisanlagen werden rasch wieder instandgesetzt, gesprengte Schienen ausgewechselt; auf den Bahnhöfen wird festgelegt, welche Gleise zunächst unbedingt wieder instandgesetzt werden sollen und wieviel Weichen zu diesem Zweck aus den Vorratslagern herangeschafft werden müssen. In Sowjetrußland ist noch die Frage zu entscheiden, ob der Betrieb auf deutscher oder russischer Spur durchgeführt werden soll, denn bekanntlich ist die Spurweite der Sowjets rund neun Zentimeter breiter als unsere. Fällt die Entscheidung zu Gunsten der deutschen Spur, so muß die gesamte Gleisentwicklung nicht nur instandgesetzt, sondern auch noch umgenagelt werden auf die engere Spurweite. Im allgemeinen wird diese Lösung vorgezogen werden, da dadurch ein zeitraubendes Umladen der Eisenbahnzüge vermieden wird.



Aufstellung eines Bockes

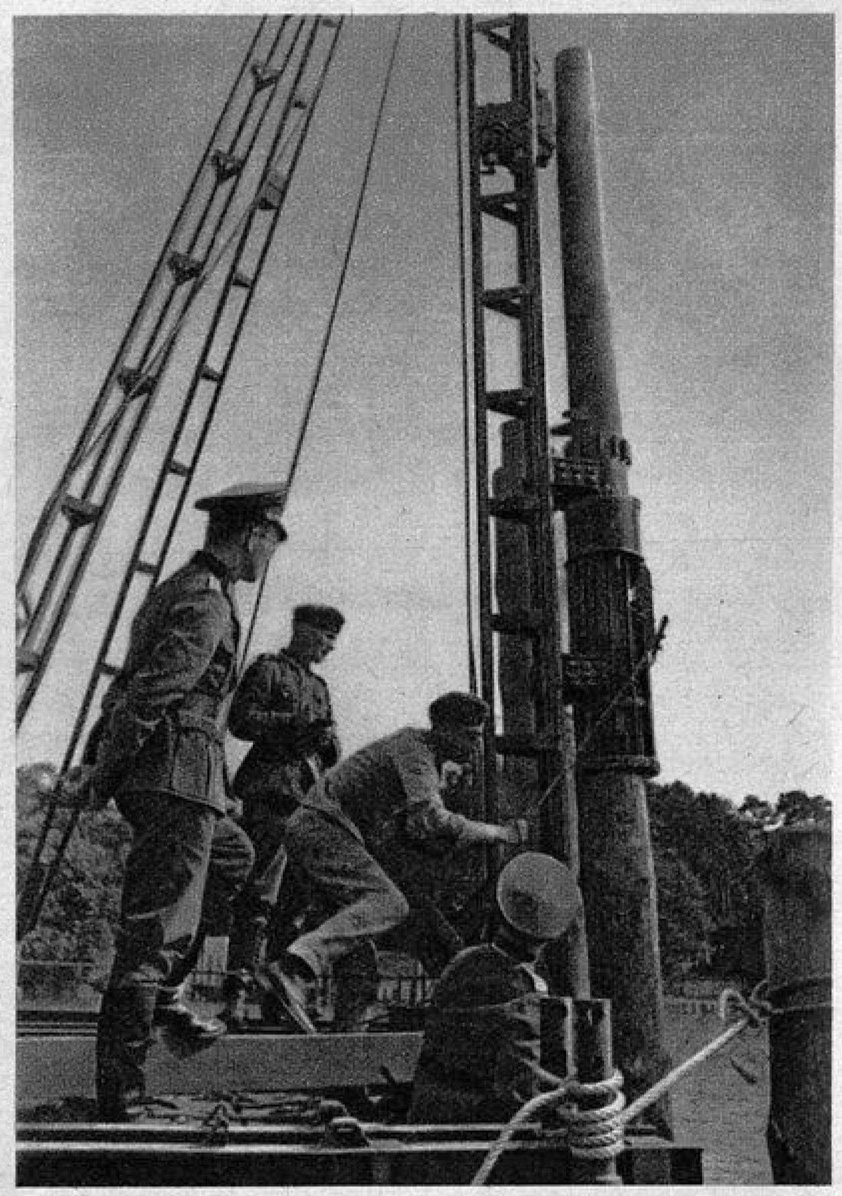


Gerammte Pfeiler mit Stahlträgerüberbau



In unermüdlicher Arbeit schaffen die Eisenbahnpioniere an der Wiederherstellung der zahlreichen von den Sowjets auf ihrer Flucht gesprengten Eisenbahnbrücken

Mit dem Instandsetzen des Gleises ist es jedoch nicht getan. Denn wenn sich eine Verständigungsmöglichkeit vom Bahnhof bis zur Bauspitze nicht bietet, stößt das Nachführen von Gerät und Bauzügen bereits auf Schwierigkeiten. Die Eisenbahntruppe verfügt daher über besondere Baueinheiten, die die für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Fernsprechverbindungen instandsetzt, bzw. neu baut.

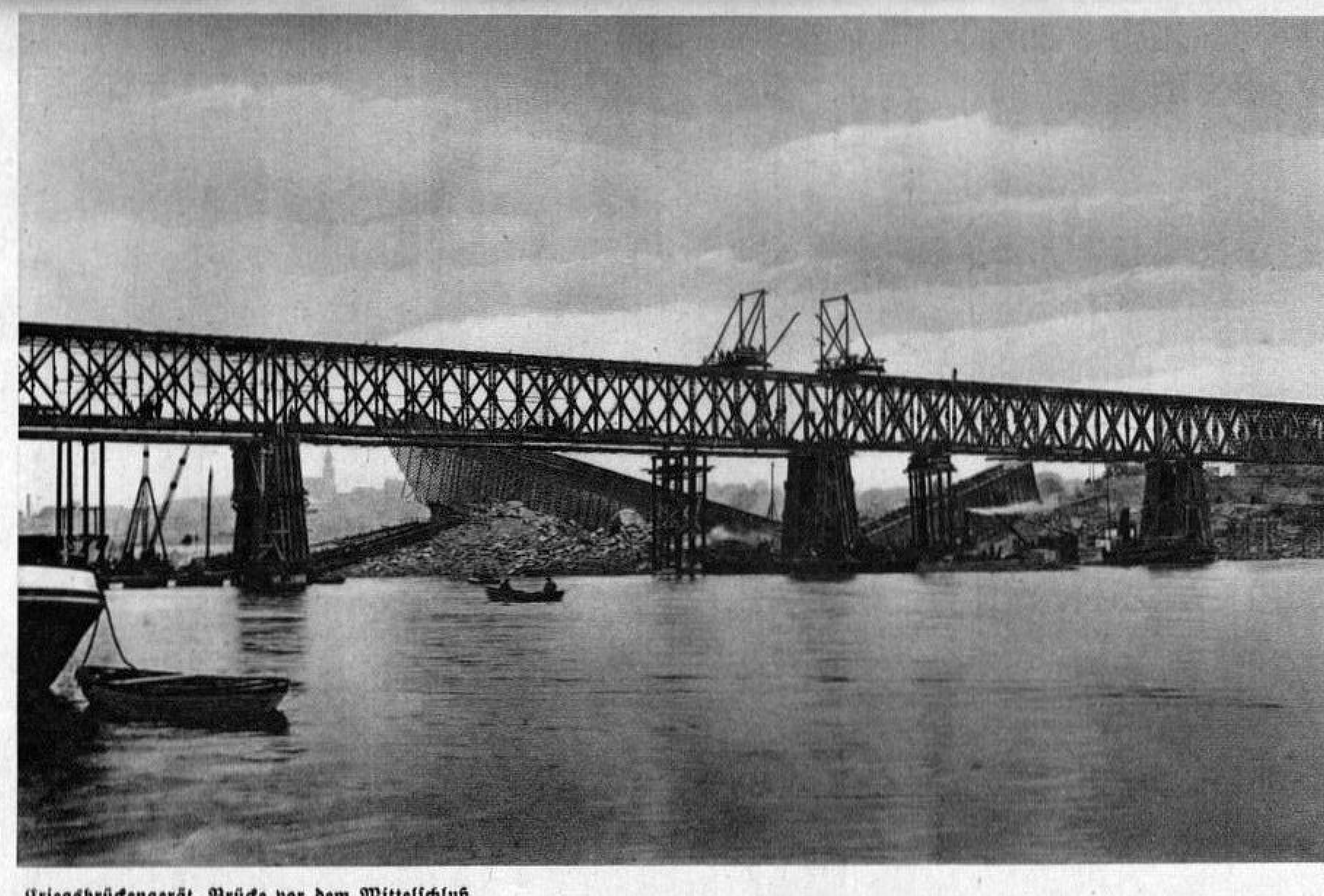


Die Dieselramme

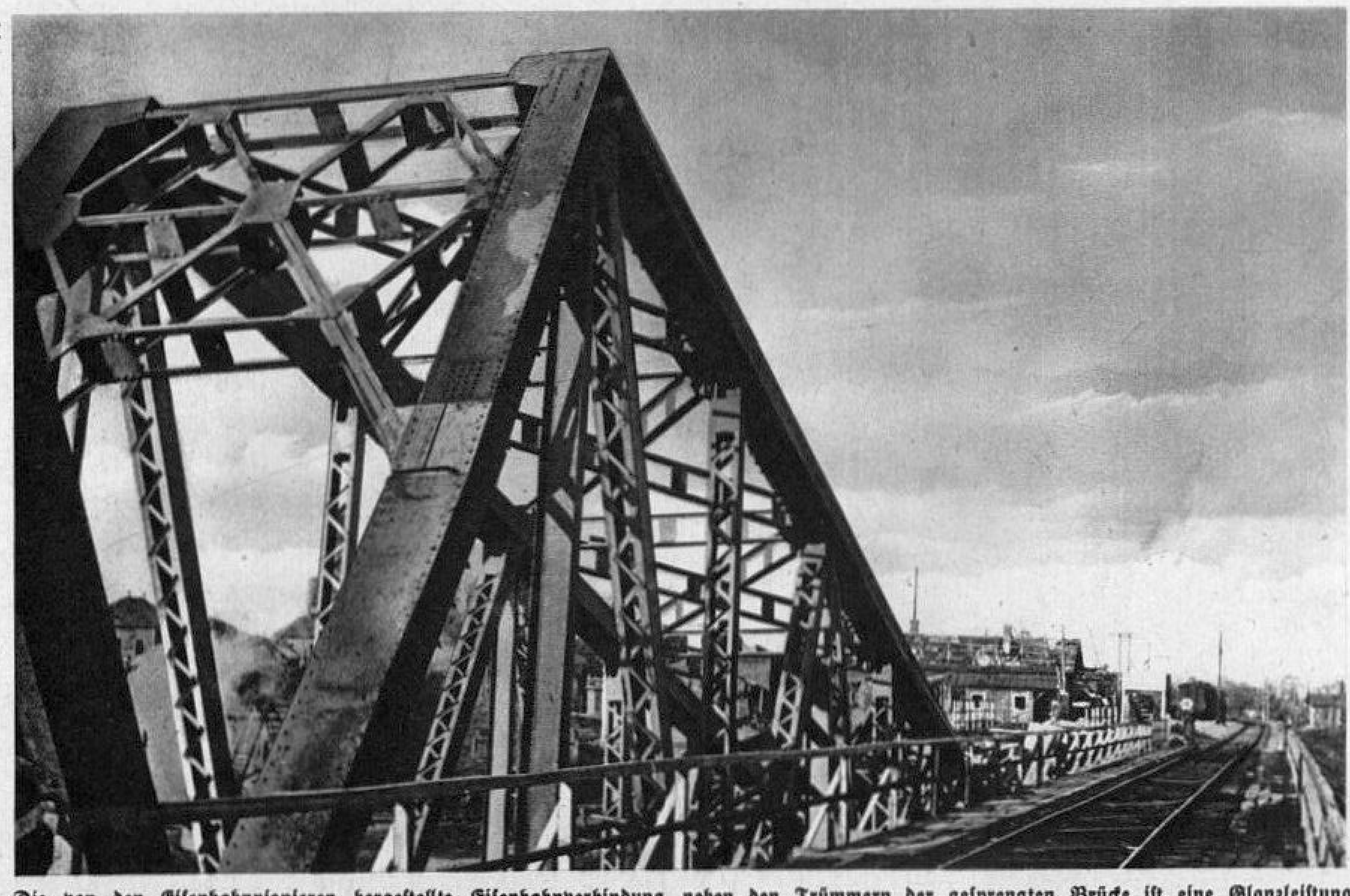
Aber um eine Strecke in Betrieb nehmen zu können, muß auch die Möglichkeit für das Wasserfassen der Maschinen gegeben sein. Die Zerstörung der Wasserstationen wird jedoch stets erfolgt sein, wenn der Gegner Zeit genug gehabt hat. Zunächst müssen also behelfsmäßige Möglichkeiten zum Wassernehmen für die Maschinen geschaffen werden. Später folgen besondere Einheiten der Eisenbahntruppe, denen die Sonderaufgabe des Baues von Wasserstationen obliegt.

Für den ersten Bau- und Behelfsbetrieb kann man auf größeren Bahnhöfen die Weichen von Hand bedienen. Es bestehen jedoch Sondereinheiten der Eisenbahntruppe, die den Ausbau und die Instandsetzung von Signal- und Stellwerksanlagen durchführen; denn ohne ein gesichertes und ordentliches Signal- und Stellwerkswesen ist ein umfangreicher, engmaschiger Betrieb nicht durchzuführen.

Die Hauptaufgabe der Eisenbahnpioniere bei der Wiederherstellung von Eisenbahnstrecken liegt jedoch im raschen, kriegsmäßigen Brückenbau. Brücken und Durchlässe sowie Wegeunter- und überführungen finden sich an jeder Eisenbahnstrecke in großer Zahl. Ihre Zerstörung bedeutet für den nachdrängenden Gegner im allgemeinen längeren Zeitverlust. Friedensmäßige Bauweisen würden viel zu lange Zeit beanspruchen. Die



Kriegsbrückengerät. Brücke vor dem Mittelschluß



Die von den Eisenbahnpionieren hergestellte Eisenbahnverbindung neben den Trümmern der gesprengten Brücke ist eine Glanzleistung deutschen Aufbauwillens

Eisenbahnpioniere sind deshalb für schnelle, kriegsmäßige Wiederherstellung besonders ausgebildet und mit besonders hochwertigem Gerät hierfür ausgerüstet.

Neue Unterstützungen werden auf dem Lande, wenn der Untergrund es erlaubt, aus Böcken und Schwellenstapeln, im Wasser oder auf wenig widerstandsfähigem Boden aus gerammten Jochen und Pfeilern hergestellt, zu denen Pfähle, eiserne Rohre oder Stahlträger verwendet werden. In seltenen Einzelfällen verwendet man auch Mauerwerk oder Beton für die Wiederherstellung von Unterstützungen.

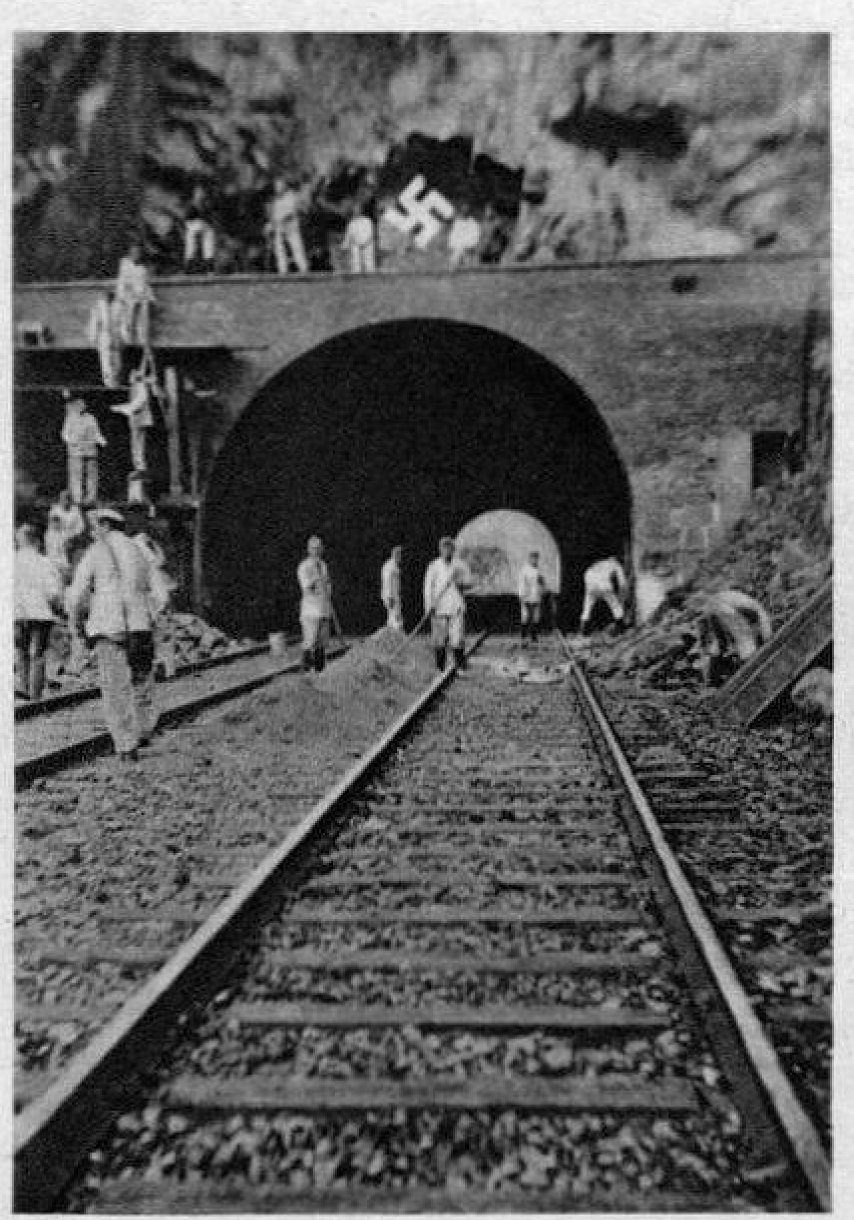
Die Überbauten werden je nach der Stützweite und dem verfügbaren Gerät oder den Baustoffen gewählt. Für kleine Stützweiten können Holzbalken, für etwas größere Durchfahrten Eisenträger, besonders Stahlprofile, für große Stützweiten vorbereitetes Kriegsbrückengerät zur Verwendung kommen. Letzteres kommt besonders bei größeren Flüssen in Rücksicht auf Hochwasser, Eisgang und Schiffsverkehr in Betracht. Soweit möglich und lohnend, wird man abgestürzte Brückenteile heben und wiederverwenden.



Ein Taucher wird eingesetzt

Die Entscheidung, auf welche Weise am schnellsten und zweckmäßigsten der Wiederaufbau der Brücke durchgeführt werden kann, erfordert großes technisches Können und Entschlußkraft seitens der im Frieden hierzu auf besonderen Schulen ausgebildeten Offiziere, die Durchführung in Holz- und Eisenkonstruktion hohe handwerkliche Leistung, der Einbau von Kriegsbrücken aber exerziermäßige Schulung der Unterführer und Mannschaften.

Neben der neuzeitlichen Ausrüstung der Eisenbahnpioniere mit Dieselrammen, Drucklufterzeugern und elektrischen Stromerzeugern und -werkzeugen stehen für größere Aufgaben noch Sonderformationen — Maschinenzüge — zur Verfügung, die mit allen Geräten und Maschinen ausgestattet sind,



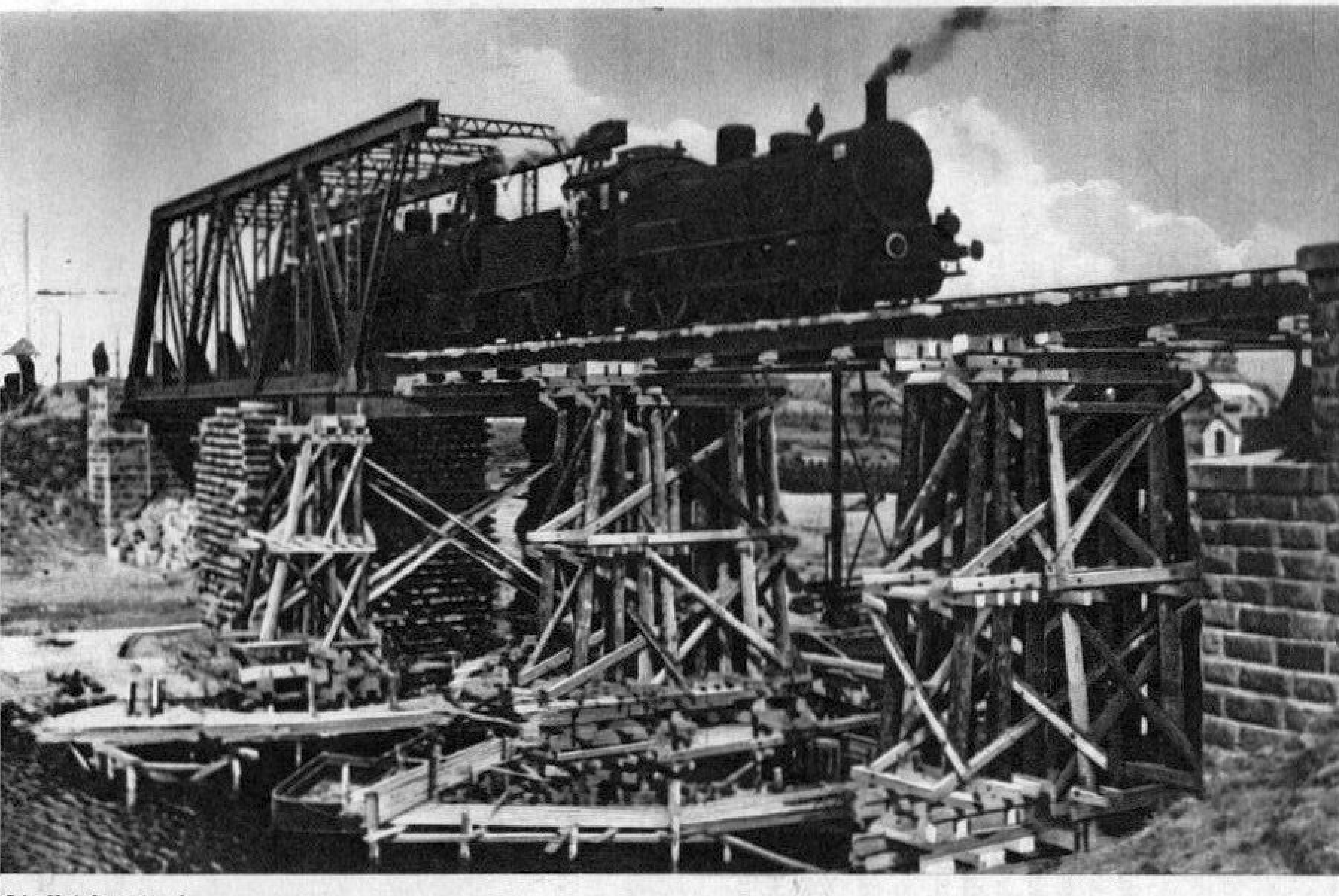
Tunnelinstandsetzung

um Holz und Eisen zu bearbeiten. Sie stellen gewissermaßen fahrbare Sägewerke sowie Schlosser- und Schmiedewerkstätten dar.

Unterwasserschneidetrupps werden beim Brückenbau eingesetzt, um die Baustelle von den gesprengten Trümmern zu befreien. Dies kann erforderlich sein, um überhaupt erst die Möglichkeit zum Rammen zu schaffen, um der Schiffahrt eine ungehinderte Durchfahrt zu ermöglichen oder um Wasser- und vor allem im Winter Eisstauungen zu vermeiden, die die Standfestigkeit der Brücke gefährden können.

Den größten Zeitgewinn für den Gegner bedeutet wohl die Sprengung eines **Tunnels.** Sie kann dazu zwingen, eine Umgehungsbahn zu bauen, da ja der oberste Grundsatz sein muß, das Vortreiben des Betriebes auf möglichst schnelle Weise zu erreichen, um der kämpfenden Truppe ihren Nachschub an Munition, Verpflegung und Bekleidung möglichst nahe heranzubringen. Es muß erwogen werden, welche Lösung am schnellsten zum Ziele führt. Hier kann der Offizier der Eisenbahnpioniere zum Leiter eines vollkommenen Bahnneubaues werden. Ob die Instandsetzung eines Tunnels durch bergmännischen Ausbau oder durch Abbau des über der Sprengstelle stehenden Berges erfolgt, hängt von den gegebenen Verhältnissen ab.

Bei den bisher aufgeführten Aufgaben handelt es sich um solche an Vollbahnen; jedoch nicht überall ist die Möglichkeit gegeben, Vollbahnen zu bauen. Gebirge oder auch Moor- und Sumpfflächen können sich hindernd in den Weg stellen. Zur Überwindung solcher Strecken stehen den Eisenbahnpionieren Feldbahnen und bei besonders schwierigem Gelände Seilbahnen zur Verfügung.

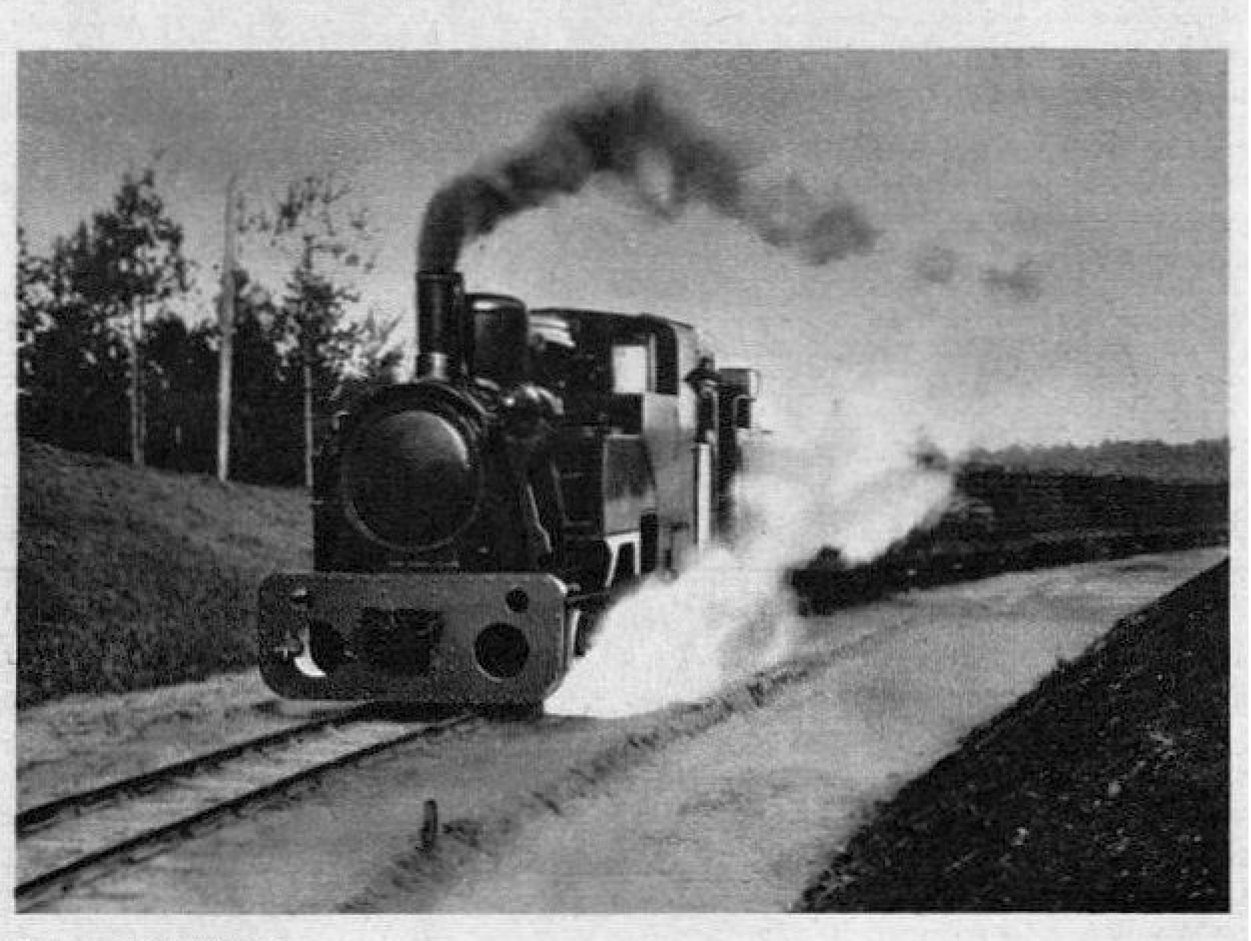


Die Belastungsprobe

Die **Feldbahn,** die eine viel schmalere Spur aufweist, hat zwar eine entsprechend geringere Leistungsfähigkeit als die Vollbahn, dafür ist sie aber in der Lage, wesentlich steilere Steigungen zu überwinden und Kurven mit ganz erheblich kleineren Radien zu befahren. Hierdurch kann sie sich viel besser als die Vollbahn dem Gelände anpassen, wodurch erhebliche Erdarbeiten für den Unterbau vermieden werden.

Ist auch für die Feldbahn die Grenze des Möglichen erreicht, so kommen **Seilbahneinheiten** zur Verwendung. Ihre Leistungsfähigkeit steht noch hinter den Feldbahnen zurück; dafür ist die Seilbahn jedoch in der Lage — namentlich im Gebirge —, verhältnismäßig große Lasten ohne Rücksicht auf Täler und Schluchten nach vorn zu bringen. Gelände, das selbst dem Kraftwagen nicht mehr zugänglich ist, kann durch Seilbahnen überbrückt werden und hierdurch der Einsatz von riesigen Träger- und Maultierkolonnen erspart werden, die die von der Seilbahn spielend überwundenen Höhenunterschiede nur in stunden-, ja tagelangen beschwerlichen Märschen überwinden können.

Als Ersatz sind den Eisenbahnpionieren handwerklich und technisch vorgebildete, körperlich kräftige und sportlich gestählte und gewandte Wehrpflichtige, vor allem Holzarbeiter, Metallarbeiter und Schiffer willkommen. Sie werden, um den vielseitigen Aufgaben ihrer Waffengattung zu genügen, sowohl infanteristisch wie pionier- und eisenbahnpioniertechnisch gründlich ausgebildet. Als Offiziere kommen für die Eisenbahnpioniere nur Persönlichkeiten in Frage, die hervorragende Führereigenschaften mit Verständnis



Bauzug der Feldbahn



Seilbahnbau

und Freude an schwierigen, stets wechselnden Problemen vereinen. Heute noch gilt für die Eisenbahnpioniere die Parole, die schon vor mehr als fünfzig Jahren der damalige Chef des Großen Generalstabes, Generalfeldmarschall Graf von Schlieffen, ihren Vorläufern, den Eisenbahntruppen, bei der Feier ihres 25. Gründungstages zurief: „Es treten an die Eisenbahntruppen Aufgaben heran, welche mehr als anderswo höhere Ansprüche erheben an die Intelligenz und Entschlußfähigkeit, die Ausdauer und das Entsagen von Offizieren und Mannschaften. Soll sie dem genügen, so muß die junge Waffe notwendig den Stempel der Zeit tragen, in welche sie hineingeboren ist: denjenigen des rastlosen Vorwärtsstrebens."

III. Berichte über den Einsatz von Eisenbahnpionieren

Bericht über das Sonderunternehmen einer Eisenbahnpionierkompanie beim Einsatz eines Panzerzuges.

Um 20.30 Uhr erhält die Eisenbahnpionierkompanie den Befehl, mit einem verstärkten Zuge an dem Sonderunternehmen eines Panzerzuges teilzunehmen. Nach Verladung des erforderlichen Geräts und Materials erfolgt morgens um 6.15 Uhr die Abfahrt von der Ausgangsstellung.



Die Eisenbahnpioniere verstehen sich auch darauf, ihrer Hände Werk gegen Angriffe auf der Erde und aus der Luft mit dem Maschinengewehr zu schützen

Ein feindliches Flugzeug folgt dem Panzerzug, wird jedoch von zwei deutschen Jägern abgeschossen. Es stürzt 200 Meter vor dem fahrenden Zug auf das Gleis und geht in Flammen auf. Die Trümmer werden fortgeräumt und die Fahrt fortgesetzt.

Auf dem ersten Bahnhof sind alle Weichen gesprengt. Drei Weichen werden wiederhergestellt und bereits nach 2¹/₄ Stunden wird die Weiterfahrt angetreten.

Auf dem nächsten Bahnhof das gleiche Bild. Im Mondschein wird das Durchfahrtsgleis wiederhergestellt. Zeitdauer der Wiederherstellung 4 Stunden 50 Minuten.

Bei Fortsetzung der Fahrt kann der Zug gerade noch einen Meter vor einer Sprengstelle zum Halten gebracht werden. Sowjetreiter haben die Sprengung erst vor wenigen Stunden durchgeführt. Der Schaden verursacht jedoch nur 15 Minuten Aufenthalt.

Der dritte Bahnhof, der erreicht wird, ist vollkommen zerstört: Bahnhofseinrichtungen, Signal- und Wasserstationsanlagen sowie alle Herz- und Zungenstücke der Weichen. Das Durchfahrtsgleis, auf dem wir ankommen, ist ganz abgetragen, so daß eine Gleisschwenkung in das linke Gleis unter Ausbau einer Weiche durchgeführt werden muß. Der Dolmetscher führt mit einem russischen Kommissar, der sich noch auf dem nächsten Bahnhof befindet, ein Telephongespräch, worauf sofort eine Kompanie Infanterie, einige Eisenbahnpioniere und der Dolmetscher im Fußmarsch zum nächsten Bahnhof abrücken, um dort weitere Zerstörungen zu verhindern. Die Herstellung des Durchfahrtsgleises erfordert drei Stunden.

Dem Vorauskommando ist es gelungen, den nächsten Bahnhof unversehrt in die Hand zu bekommen. Eine Untersuchung auf etwaige Minen bleibt ergebnislos.

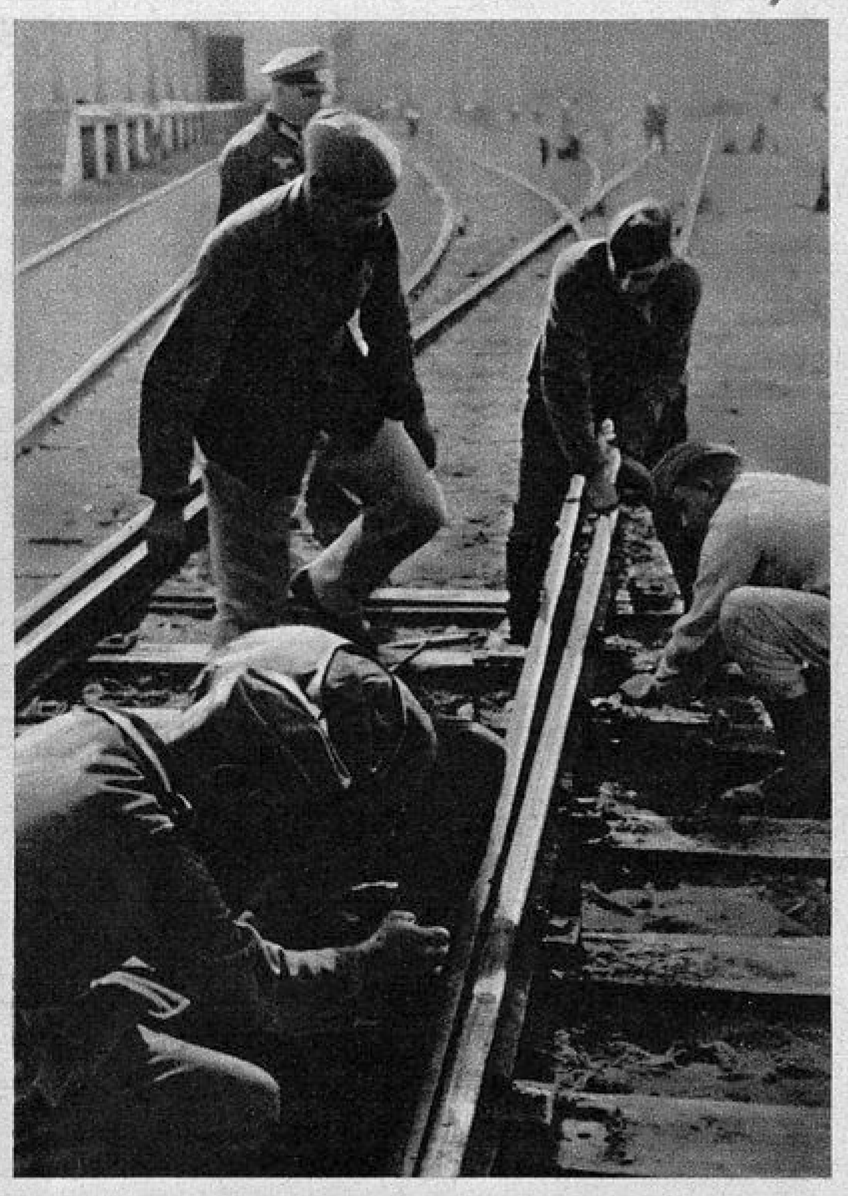


Eisenbahnpioniere bringen die zerstörten Stellwerkanlagen eines Bahnhofs im Osten in Ordnung

Auf der Strecke hindern ein zerstörter Munitionszug sowie Bombentrichter die Weiterfahrt. Das linke Gleis haben die Sowjets jedoch für den Abtransport des rollenden Materials wiederhergestellt, so daß die Weiterfahrt auf diesem Gleis erfolgen kann.

Der nächste Bahnhof weist verhältnismäßig wenig Zerstörungen auf. Auf der anschließenden Strecke befinden sich auf beiden Gleisen ganz frische Zerstörungen, die schnell instandgesetzt werden.

Im nächsten Bahnhof werden die Eisenbahnpioniere aus einem Hause aus nächster Nähe beschossen. Die Infanterie säubert den Ort, während die Eisenbahnpioniere in etwa sechs Stunden die Durchfahrtsmöglichkeit für den Zug schaffen. Nach kurzer Ruhe geht die Fahrt weiter.



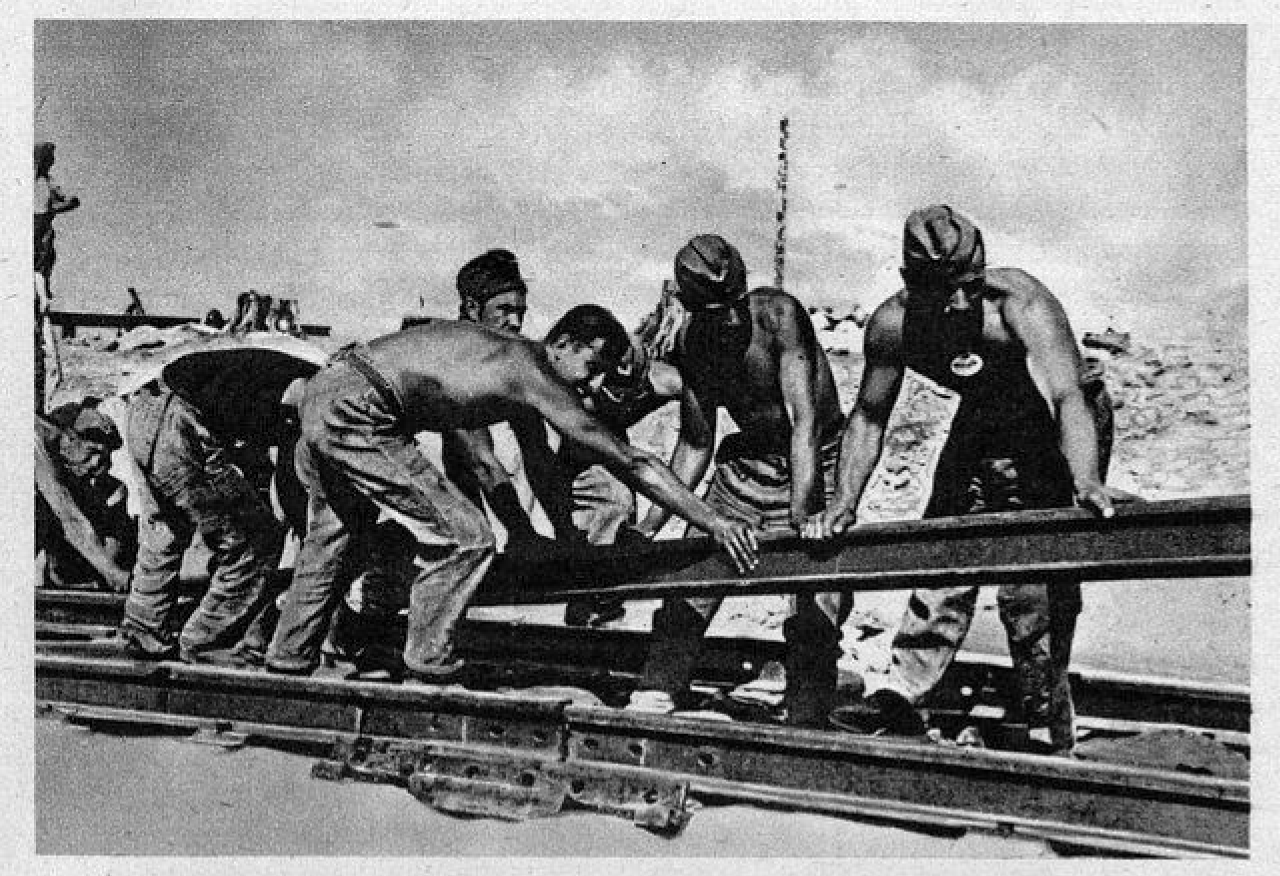
Weichenbau

Kurz vor dem folgenden Bahnhof wird neben dem Gleis eine kleine Rauchfahne beobachtet. Die Grundschwelle der beiden eisernen Träger der Brücke ist schon ziemlich verbrannt, so daß Absturzgefahr beim Befahren vorliegt. Auf dem Bahnhof sind sämtliche Weichen gesprengt. Die Wiederherstellung der Brücke und des Durchfahrtsgleises im Bahnhof nehmen 3³/₄ Stunden in Anspruch.

An einem gesprengten Munitionszug vorbei, wird der größte Bahnhof dieser Strecke erreicht. Auch hier sind alle Weichen gesprengt, so daß die Herstellung der Durchfahrtsmöglichkeit drei Stunden dauert.

Auch auf dem letzten Bahnhof sind alle Weichen zerstört. Nach Instandsetzung der Durchfahrt und kurzer Rast geht es dem Endziel, einer gesprengten Brücke, entgegen. Unterwegs werden noch einige Partisanenreiter erschossen. An der Brückenstelle werden die Zerstörungen festgestellt und durch Funkspruch gemeldet.

Der Zweck des Unternehmens ist erreicht.



Eisenbahnpioniere schaffen bei glühender Hitze Schienen für den Wiederaufbau der Strecke heran

Gefechtsbericht über ein Stoßtruppunternehmen auf eine Eisenbahnbrücke über den Dnjepr.

Eine Eisenbahnpionierkompanie erhält den Befehl, mit einem Stoßtrupp am Angriff einer Division teilzunehmen, um die Sprengung der Eisenbahnbrücke zu verhindern und die Brücke frühzeitig in Besitz zu nehmen.

Der Angriff ist auf vier Uhr des nächsten Tages angesetzt. Er wird durch einen Stukaangriff auf die Dörfer vor den deutschen Linien eingeleitet. Der Kompanieführer der Eisenbahnpionierkompanie, der die Führung des Stoßtrupps selbst übernommen hat, geht mit dem Stab eines Infanteriebataillons vor. Der Stoßtrupp folgt in einigem Abstand. Nach einem zweiten Stukaangriff erreicht der Angriff der Infanterie gegen Mittag einen hohen Bahndamm in der Nähe der Stadt, hinter der sich die Eisenbahnbrücke befindet. Mit Unterstützung eines erneuten Stukaangriffs wird der starke Feindwiderstand gebrochen. Während die Infanterie am Westrand der Stadt gegen einen zweiten Bahndamm vordringt, stellt der Führer des Stoßtrupps von dem hohen Bahndamm aus fest, daß die Sowjets im Süden und Norden der Stadt durch die Kornfelder zurückgehen. Darauf fährt er um 17.10 Uhr mit dem Stoßtrupp auf einer südlichen Umgehungsstraße um die Stadt herum und stößt trotz feindlichen Maschinengewehrfeuers durch die zurückgehenden Sowjets, um möglichst schnell an die Brücke zu gelangen. Als der Stoßtrupp die Eisenbahnbrücke um 18.10 Uhr erreicht, geht der mittlere Träger der südlichen Eisenbahnbrücke in die Luft. Ein sofortiges Übersetzen über den Fluß ist nicht

möglich, weil der Stoßtrupp von der rechten Flanke sowie vom jenseitigen Ufer, auf dem sich Bunker und Erdbefestigungen befinden, starkes Maschinengewehr- und Gewehrfeuer erhält. Die Maschinengewehre werden daher in Stellung gebracht und bekämpfen den Feind. Um 18.30 Uhr nimmt der Kompanieführer mit der Infanterie, die inzwischen in die Stadt eingedrungen ist, die Verbindung auf. Vom Bataillonskommandeur, den er um Verstärkung für das Übersetzen bittet, erfährt er, daß mit dem Übersetzen bis zum Eintreffen von Geschützen gewartet werden soll. Als um 21 Uhr eine Flakkanone eintrifft, ist es für den Beschuß der Bunker schon zu dunkel. Das Unternehmen wird daher auf den nächsten Morgen verschoben.

Während der Nacht hält der Stoßtrupp die Stellung an der Brücke besetzt. Ein Sowjetsoldat, der nachts versucht, auf der Brücke eine Ladung anzubringen, wird abgeschossen.

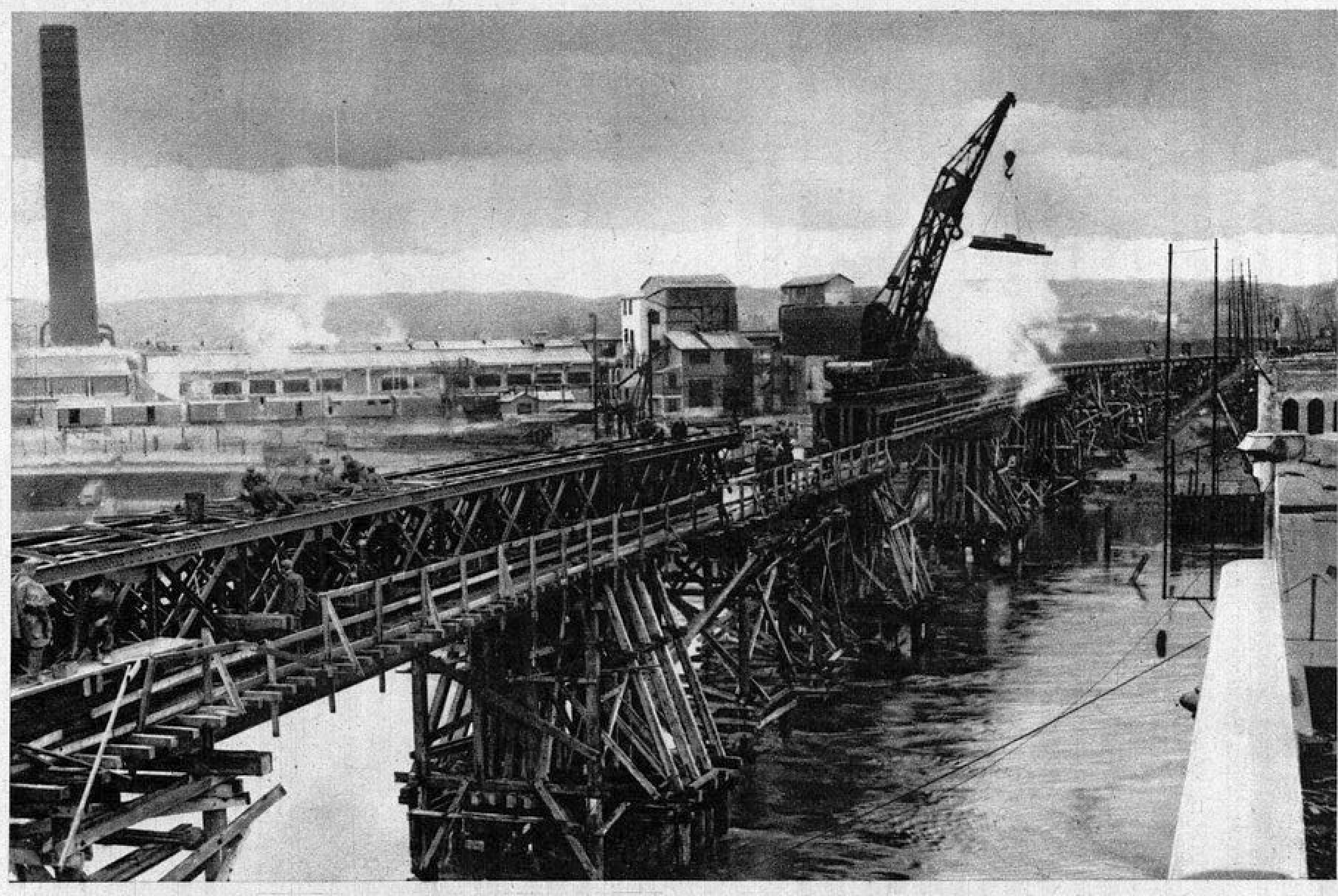
Am folgenden Tage wird nach eingehenden Beobachtungen festgestellt, daß die eingesetzten Kräfte zu schwach sind, um den starken feindlichen Widerstand zu brechen. Es wird daher der Einsatz von Stukas zur Bekämpfung der Bunker abgewartet. Die Stukas sollen gegen 12 Uhr Bomben abwerfen und anschließend mit den Bordwaffen Störungsfeuer geben. Darauf soll der Stoßtrupp der Eisenbahnpioniere mit Schlauchbooten übersetzen, als zweite Welle eine Gruppe, als dritte Welle ein Zug Infanterie und zuletzt zwei Infanteriebataillone. Auf Vorschlag des Kompanieführers der Eisenbahnpioniere ist der Hauptangriff von Süden vorgesehen, weil der Feind seine Hauptkräfte im Norden kon-



Schweißarbeiten

zentriert hat. Nach dem Bombenangriff der Stukas steigt der Kompanieführer mit sechs Eisenbahnpionieren in zwei Schlauchboote. Da die Stukas vorzeitig abgeflogen sind, ist der Stoßtrupp ohne Feuerschutz. Die Sowjets kommen aus den Bunkern heraus und nehmen die beiden Boote unter Feuer. Unter starkem feindlichen Feuer erreichen die Boote das andere Ufer und fahren zurück, um weitere Eisenbahnpioniere zu holen. Unterwegs wird ein Boot getroffen und versenkt. Der Kompanieführer hat sich inzwischen mit seinen vier Mann über mehrere Gräben bis zu einem Erdloch 200 Meter vor dem Brückenkopf vorgearbeitet und nimmt den Kampf mit den Bolschewisten auf. Bald darauf fällt das mitgeführte Maschinengewehr aus. Nach drei Stunden wird die Munition knapp, ohne daß Verstärkung eintrifft. Der Stoßtrupp muß sich daher in den Ausgangsgraben zurückziehen. Inzwischen wurde eine Kaserne, aus der die Sowjets an der Brücke Nachschub erhalten hatten, von unserer schweren Artillerie beschossen. Am Spätnachmittag wird der Stoßtrupp, der vom jenseitigen Ufer Feuerschutz erhält, benachrichtigt, daß der Angriff aufgeschoben worden sei. Darauf läßt der Kompanieführer dem Divisionskommandeur melden, daß das Hinterland frei von Bolschewisten sei. Die Gelegenheit sei günstig, den Angriff jetzt vorzutragen. Bald darauf erscheinen unsere Stukas und greifen die Bunker sowie die Gegend vor dem Stoßtrupp an. Da auch nach dem Stukaangriff die Infanterie nicht angreift, entschließt sich der Kompanieführer, über den Fluß zurückzugehen, um Munition zu holen und seine Beobachtungen persönlich zu melden. Das Schlauchboot kann nicht benutzt werden, weil es zerschossen ist. In der Nähe befindet sich aber ein alter Holzkahn, den die Eisenbahnpioniere 400 Meter flußabwärts tragen, um aus dem Feuerbereich zu gelangen. Hiermit erreichen sie trotz Beschuß aus dem Bunker das jenseitige Ufer. Während der Stoßtrupp dem feindlichen Feuer auszuweichen sucht, greifen die Stukas erneut an. Nach Beendigung des Bombenangriffes sieht der Kompanieführer, daß Sturmboote ins Wasser gelassen werden. Außerdem setzen die Stukas ihren Angriff mit Maschinengewehrstörungsfeuer fort. Schnell entschlossen springt er mit seinen Leuten in ein Schnellboot und überquert den Fluß. Am jenseitigen Ufer trifft er die übrigen Eisenbahnpioniere seines Stoßtrupps, die inzwischen mit einem Zug Infanterie auf Flößen übergesetzt waren. Der Angriff gewinnt an Boden. Der Gegner hält sich nur noch an der Brücke. Drei Kompanien Infanterie, die anschließend übergesetzt werden, stoßen zusammen mit den Sturmpionieren dem weichenden Feind nach. Die Eisenbahnpioniere wenden sich zur Brücke und rollen die Bunker und Erdbefestigungen der Sowjets von hinten auf. Hierbei gelingt es ihnen, die Brücke zu besetzen und alle Kabel zur Brücke zu zerschneiden.

Noch auf dem Gefechtsfeld wurde dem Führer der Eisenbahnpionierkompanie das Eiserne Kreuz erster Klasse und mehreren Pionieren das Eiserne Kreuz zweiter Klasse verliehen.



Behelfseisenbahnbrücke im Westen (Industriell erschlossene Gegend, alle Hilfsmittel stehen zur Verfügung)



Behelfseisenbahnbrücke im hohen Norden (Holzreiche Gegend, Stahlträger mußten herangeführt werden)

Eisenbahnpioniere beseitigen die Trümmer einer von den Sowjets zerstörten Brücke

Eisenbahnschienen werden verlegt



Pak sichert die Arbeiten der Eisenbahnpioniere

Welche Aufstiegsmöglichkeiten gibt es bei den Eisenbahnpionieren?

Die Offizierlaufbahn des Heeres.

I. **Die Eisenbahnpionier-Offizierlaufbahn:** Jeder junge deutsche Mann, der sich berufen fühlt, Offizier zu werden und sich durch hohen Persönlichkeitswert und Charakterstärke, durch körperliche Härte, Frische und geistige Wendigkeit auszeichnet, kann und soll Offizier werden.

Die Aufgaben der Eisenbahnpioniere als Spezialwaffe der Pioniere — und damit die des Eisenbahnpionieroffiziers — sind vielseitig und erfordern hohes technisches Verständnis und Können. Sie sind in den vorstehenden Abschnitten gekennzeichnet und hervorgehoben.

Vollmotorisiert und mit neuzeitlichen Waffen und technischen Geräten versehen, werden die Eisenbahnpioniere überall dort eingesetzt, wo es unter soldatischem Einsatz gilt, das hohe technische Können in den Dienst der kämpfenden Truppe zu stellen.

Es ist der Stolz des deutschen Eisenbahnpionieroffiziers, oft unter schwierigsten Bedingungen und unter Einwirkung des Feindes in kürzester Zeit technische Meisterleistungen zu vollbringen.

Der Weg zur Eisenbahnpionier-Offizierlaufbahn steht offen:

allen Schülern höherer Schulen,

die das Reifezeugnis erhalten — diese werden bei Eignung als „Bewerber für die Offizierlaufbahn" eingestellt*,

allen Soldaten aus der Truppe,

die nach Persönlichkeit und auf Grund ihrer Leistungen in der Truppe für die Übernahme in die aktive Offizierlaufbahn geeignet sind.

Die Bewerber für die Offizierlaufbahn und die aus der Truppe übernommenen Soldaten erhalten neben dem Truppendienst eine zusätzliche Ausbildung und werden durch besonders hierfür ausgesuchte Offiziere betreut. Nach erfolgreichem Abschluß der Grundausbildung erfolgt bei entsprechender Eignung nach halbjähriger Dienstzeit die Beförderung zum Gefreiten, nach weiterer mehrere Monate umfassender Ausbildung die Beförderung zum Unteroffizier und Ernennung zum Fahnenjunker. Nach etwa einjähriger Dienstzeit werden die Fahnenjunker und die aus der Truppe ausgesuchten Soldaten bei vorliegender Eignung und Bewährung in der Truppe zu einem Kriegsschul- und Waffenschullehrgang kommandiert und besonders auf dem Gebiet der Truppenführung, Ausbildung und Erziehung für ihre späteren Aufgaben als Offizier vorbereitet. Nach erfolgreichem Abschluß des Lehrganges haben sie als Zugführer in der Truppe zu beweisen, daß sie die volle Eignung als Führer im Gefecht sowie als Ausbilder und Erzieher junger Soldaten besitzen. Nach etwa zweijähriger Gesamtdienstzeit erfolgt dann die Beförderung zum Leutnant durch den Oberbefehlshaber des Heeres.

---

* Auskunft über die Einstellungsbedingungen erteilt jedes Wehrbezirkskommando. Dort sind entsprechende Merkblätter für den „Offiziernachwuchs des Heeres" erhältlich.

II. **Unteroffizierlaufbahn:** Beförderung zum Unteroffizier nach mindestens zwei Dienstjahren bei einer Verpflichtung auf insgesamt vier oder zwölf Dienstjahre.

Aufstieg zum Feldwebel, Oberfeldwebel oder Hauptfeldwebel. In erster Linie kommt Verwendung als Frontunteroffizier in Frage. Wer jedoch besondere Neigung hat, kann Verwendung finden als

Rechnungsführer,
Gerätunteroffizier,
Gasschutzunteroffizier,
Bekleidungsunteroffizier,
Schirrunteroffizier (später Schirrmeister),
Waffenunteroffizier (später Waffenmeister).

Ein besonderer Weg zum Unteroffizier führt über die Unteroffizierschulen des Heeres. (Merkblätter mit den Aufnahmebedingungen sind bei den Wehrbezirkskommandos und Arbeitsämtern erhältlich.)

III. Nach zwölfjähriger Dienstzeit steht dem Soldaten die Beamtenlaufbahn, in erster Linie die des technischen Dienstes (technischer Beamte Pi.) oder des Heeresbeamten, offen.

Der Soldat der Eisenbahnpioniertruppe erhält eine außerordentlich vielseitige, interessante und gründliche Ausbildung in den technischen Dienstzweigen und wird an hochwertigen, modernen Maschinen ausgebildet. Hierdurch werden ihm Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt, die ihm nach seinem Ausscheiden aus der aktiven Truppe auch die Erlangung günstigerer Stellungen im Zivilleben ermöglichen.

Inhalt

Truppenkennzeichen der Eisenbahnpioniere



